WARSZAWA, 1 STYCZNIA 1937 R.

wiadomości turystyczne

Rok VII
Nr. 1
Cena 25 gr.

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY TURYSTYCE, KOMUNIKACJI, OCHRONIE PRZYRODY, UZDROWISKOM, HOTELARSTWU I PRZEMYSŁOWI TURYSTYCZNEMU

Familjarne stosunki

Jedną z największych zalet p. ministra Ulrycha stanowi szczerość i odwaga prawdziwie żołnierska, z którą potrafi on jasno stawiać kwestje, o których inni dotychczas mówili tylko szeptem i po kątach.

Do rzędu tych odważnych wystąpień p. min. Ulrycha należy przemówienie, wygłoszone w sejmie w dniu 22 grudnia r. ub., zawierające według relacji P. A. T. m. in. następujące słowa:

„Stanąłem na stanowisku, że realna odpowiedzialność za katastrofy wynikłe z przewinień służbowych, spoczywa nietylko na bezpośrednio winnych pracownikach służby wykonawczej, lecz również na zwierzchnikach sprawujących kontrolę, nadzór, wyszkolenie i tok pracy. Stanąłem na stanowisku, że pociąganie do odpowiedzialności wyłącznie tylko pracowników służby wykonawczej, przeważnie tylko maszynistów i zwrotniczych to system zły, z którym trzeba zerwać.

Z biegiem lat na terenie dyrekcji krakowskiej, na skutek długoletniego zastoju pod względem personalnym, zagnieździły się zadomowione stosunki, które stworzyły sui generis familjarny system urzędowania.

Ten system uważam za zły".

Jak wynika z powyższego, p. minister całkowicie podziela poglądy wypowiedziane przez nas w tych sprawach. Jeżeli bowiem chodzi o winnych katastrofom, to już w dn. 1 grudnia „Wiadomości Turystyczne" pisały:

„Góra stwarza warunki pracy kolei, reguluje kwestje bezpieczeństwa, normuje obowiązki i zadania kolejarzy, wreszcie stwarza tego ducha, który ożywia wszystkich pracowników kolejowych.

I dopóki duch ten nie będzie zmieniony, nie wolno tłumaczyć katastrof żadnem indywidualnem przewininieniem niższego funkcjonarjusza kolejowego, chociażby niewiadomo wiele komisyj ustalało osobistą jego winę. W każdym wypadku odpowiedzialna jest góra, która widocznie straciła z oczu najważniejszy cel — bezpieczeństwo obywateli jeżdżących pociągami".

P. minister, zgodnie z powyższym poglądem, udzielił dymisji pp. dyr. Wołkanowskiemu i wicedyrektorowi d-rowi Kałuskiemu, rozpoczynając w ten sposób „czystkę". Mamy nadzieję, że pójdzie ona dalej w górę i dosięgnie tych, którzy naprawdę tworzą w Ministerstwie Komunikacji ów „zły system, z którym trzeba zerwać".

Niezwykle ważkie są również słowa p. ministra, dotyczące „familjarnych" stosunków. Jak stwierdził p. minister, zagnieździły się one w dyr. Krakowskiej z b i e g i e m l a t.

Opinja publiczna doskonale wie, jak w miarę wzrastania stosunków familijnych nepotyzm, poczęty w dyr. Krakowskiej, rozszerzał się coraz dalej i do czego doprowadził w obecnej chwili.

„Familjarny system urzędowania — mówi p. minister Ulrych — uważam za zły".

I my również. Dlatego też bardzo pokrzepiającą jest jasna enuncjacja p. ministra, dowodząca, jak już wspomnieliśmy, jego żołnierskiej szczerości i odwagi. Obydwa te przymioty przyświecać też będą mu niezawodnie w dalszej „czystce", która zapewne sięgnie do samego jądra złych systemów, panujących w wielkim gmachu przy ul. Chałubińskiego oraz w mniejszych domach w okolicy placu Trzech Krzyży.

Polska — Włochy

W dniu 11 grudnia podjęte zostały w Warszawie rokowania o polsko-włoski układ turystyczny. Dla przeprowadzenia tych rokowań z rządem polskim przybył do Warszawy przedstawiciel dyrekcji turystyki przy ministerstwie prasy i propagandy w Rzymie p. Achille Biseo.

Układ turystyczny polsko-włoski będzie oparty w zasadzie na kompensacji towarowej t. zn., że strona włoska przyzna Polsce zwiększone kontyngenty kompensacyjne, celem pokrycia wydatków, jakie pochłonie turystyka polska do Włoch. Strona włoska interesuje się Polską szczególnie jako terenem sportów zimowych oraz łowieckim.

Pragnie ona jednocześnie zachęcić turystów polskich do licznego zwiedzania Włoch dogodnemi warunkami pobytu, ulgami na przejazd koleją w obie strony, przyznaniem specjalnych ulg hotelowych i na wyżywienie, lub też stosowaniem w stosunku do turystów polskich t. zw. lirów turystycznych, których cena jest niższa od normalnej. Utrzymanie we Włoszech za takie liry kalkuluje się znacznie taniej mimo, że w ostatnich czasach ceny niektórych artykułów wzrosły po dewaluacji lira.

Życzeniem obu stron jest, aby układ został zawarty możliwie szybko, tak, aby udogodnienia, przyznane turystom obu krajów weszły prędko w życie i umożliwiły wyzyskanie obecnego sezonu sportów zimowych i łowiectwa w Polsce oraz bliskiego sezonu turystycznego wiosennego we Włoszech.

Przewidywane jest, że turyści polscy, udający się do Włoch, otrzymywać będą paszporty bez trudności, a wywóz pieniędzy na przejazd i pobyt we Włoszech będzie dokonywany prawdopodobnie w formie akredytyw turystycznych, opiewających na pewne maksymalne sumy na wzór akredytyw, jakie ustalono w ruchu turystycznym polskim do Jugosławji, Bułgarji i Węgier, z tym, że opłaty manipulacyjne i bankowe pobierane za te akredytywy będą znacznie niższe, niż to się praktykowało dotychczas odnośnie do akredytyw do trzech wymienionych krajów.

Illo tempore...



Tak jeżdżono na nartach w Karpatach Wschodnich 15 lat temu.

Zniżki grupowe dla turystów

Jak się dowiadujemy, w najbliższym czasie mają wejść w życie nowe zniżki grupowe dla turystów.

Będą one wynosiły $33\frac{1}{3}\%$ od taryfy normalnej i dostępne będą dla grup podróżujących w ilości nie mniejszej niż 20 osób.

Wprowadzenie tych zniżek, jakkolwiek musi być traktowane tylko jako paljatyw, oznacza w każdym razie pewien postęp w dziedzinie taryfowej, który ułatwi do pewnego stopnia pracę biurom podróży.

Oczywiście, o ile Liga Popierania Turystyki obłożyłaby i te zniżki również haraczem na swoją korzyść, sens ich zostałby zatracony.

Od Wydawnictwa

Czytelnicy nasi niejednokrotnie już wyrażali zdanie, że dotychczasowy wielki format naszego pisma jest dla nich nieporęczny w czytaniu oraz trudny w kompletowaniu egzemplarzy. Szczególnie silnie dało się to zauważyć w czasie specjalnej ankiety, którą przeprowadziliśmy wśród Czytelników w lecie r. ub. Około 90% głosów padło wówczas za zmianą formatu „Wiad. T." na mniejszy.

Ulegając tym głosom, postanowiliśmy począwszy od dnia dzisiejszego zmienić format naszego pisma na mniejszy o połowę. Ilość materjału pozostaje w numerach niezmniejszona, stosujemy tylko układ 8-o stronicowy, zamiast dotychczasowego 4-o stronicowego.

Sądzimy, że Czytelnicy nasi przyjmą tę zmianę z zadowoleniem, gdyż dokonujemy jej w myśl Ich życzeń.



Kolejka nie jest dla narciarzy!

W czasie pamiętnej dyskusji w r. 1935, prowadzonej na ten temat, kolejkarze wysuwali szereg instytucyj, którym jakoby kolejka miała służyć i dla których właśnie miała zostać zbudowaną.

W ogniu jednak niezbitych faktów, przemawiających przeciwko tej zbytecznej i szkodliwej budowie, z argumentów kolejkarzy nie ostał się ani jeden.

Uchwycono się wtedy ostatecznego środka: zaczęto reklamować ją jako koniecznie potrzebną narciarzom.

Obecnie kolejka „spełnia swe zadania" w stosunku do narciarzy i obecnie wylazło z worka ostatnie szydło: kolejka dla narciarzy nie nadaje się również. Po licznych głosach, jakie w tej sprawie rozlegały się już, na uwagę zasługują interesujące wywody red. T. Grabowskiego, jednego z najwybitniejszych dziennikarzy sportowych w Polsce.

Kolejka — zdaniem red. Grabowskiego — żyć miała z zaawansowanych narciarzy, „nie ze snobów, nowicjuszy, lub panów z brzuszkami, którzy raz i drugi wjadą na górę, a resztę swych zakopiańskich dni spędzać będą na spacerach sankami lub zgoła przy piwsku w knajpkach.

Bo kto raz zakosztował jak smakuje „pożeranie białej przestrzeni" w tempie 50 km. na godzinę, ten obiadów smacznych sobie odmówi, a wyda złotówki na białe szaleństwo. Taki już jest narciarz z krwi i kości.

Zastawi się, a bilecik na wjazd kupi, aby w pięć minut po „osiągnięciu" Kasprowego wylądować przy szałasach na Goryczkowej. I tak raz, drugi, trzeci i nawet czwarty w ciągu jednego dnia.

Ba, ale skąd na to wziąć pieniędzy?

Taryfa na okres zimowy 1936/37 kolei linowej Kuźnice—Kasprowy Wierch" przewiduje dla tej grupy najzagorzalszych swych klientów dość skromne zniżki.

O ludziach „narciarstwu obcych" — czyli deskowiczach niezrzeszonych nawet nie wspomnę — chodzą swemi własnemi drogami, organizacje sportowo-społeczne ich nie pociągają — niech płacą grube pieniądze.

Zajmę się natomiast nieco bliżej członkami Pol. Zw. Narc. Wiadomo kogo ta instytucja zrzesza — 99,9 proc. takich, co to ledwie koniec z końcem wiążą. Ile mają płacić — za jeden wjazd (o zjeździe nie ma co mówić, bo narciarz zjeżdża na deskach, nie wagonikiem, chyba, że nogę złamie...) członkowie P. Z. N.— 4 złote 20 groszy! Porcja pieniędzy dostateczna, aby wjechać raz i... dać spokój.

Zobaczmy ile to kosztuje w „abonamencie" na 4 przejazdy — 12 złotych, a więc po 3 złote wjazd!

Tak więc średniego poziomu zjazdowiec (najmniej 3 zjazdy dziennie przy b. skromnym treningu) musi wyłożyć najmniej 9 złotych dziennie, aby się czegoś naprawdę nauczyć. Jeśli się zważy, że w Zakopanem mieszka się wcale nieźle za 6 złotych dziennie z całodziennem utrzymaniem...

Abonament na 12 przejazdów kosztuje 28 zł. 80 gr. — a więc po 2 zł. 40 gr. za wjazd. Wypada to po 7 zł. 20 gr. dziennie (3 wjazdy). Także niezła cena, nie do przełknięcia dla przeciętnego narciarza.

Dla kogóż więc właściwie wybudowano kolejkę?

*

Nawet nieco tylko zaawansowany rozgniatacz śniegu, przed Karpowiczem, wie dobrze, że zjazd prawdziwy kończy się przy szałasach na Goryczkowej. Dalej od szałasów do Kuźnic to „pinder" (teren o małym spadku) dla stuprocentowych ceprów nowicjuszy. Tędy narciarz zjeżdża po to tylko, aby dojechać do domu — nie dla treningu, bądź emocji. Bardzo dobrze się składa, że od szałasów do Myślenickich Turni jest tak blisko — ot kilkanaście minut przejścia z małem podejściem.

Oczywiście narciarze jako tako jeżdżący, kończyć będą zjazd przy szałasach, podejdą do Myślenic, aby wjechać na górę. Wogóle dla tej licznej, najbardziej aktywnej i najbardziej dla kolejki lukratywnej grupy przejazd Kuźnice — Myślenickie Turnie jest zupełnie zbyteczny — ci z łatwością dojdą na trening do Myślenic — doskonała droga, odcinek łatwy i niemęczący, ot tak w sam raz dla rozprostowania kości i rozgrzania mięśni.

A więc przyszliśmy do Myślenic i tu dowiadujemy się, że... „bilety ulgowe ważne są tylko na przejazd z Kuźnic na Kasprowy lub tam i z powrotem!!!" A to miła niespodzianka (!) za pół drogi płaci się cały bilet! To bardzo dowcipnie zorganizowane popieranie niedołęstwa — żeby się ciocia nie zmęczyła podejściem do Myślenic. W ten prymitywny, w pewnych sferach uchodzący za „bardzo dowcipny" sposób, zarząd kolejki na Kasprowy, chce odcinać kupony od usług, z których znaczniejsza część narciarzy nie chce wcale korzystać. Taryfę skonstruowano w ten sposób, że wjazd czy to od Kuźnic, czy to od Myślenic na Kasprowy kosztuje dla zrzeszonego narciarza mniej więcej to samo, mimo, że korzysta się z kolejki tylko na połowie drogi.

Niedość na tem — w kasie na Myślenicach w sezonie ubiegłym wogóle nie było biletów ulgowych i czuję się obowiązanym ostrzec zrzeszonych kolegów narciarzy z P. Z. N. przed tą pułapką zastawioną na ich skromne fundusze.

Są jeszcze inne „daleko idące" ulgi dla członków P. Z. N. — imienne bilety miesięczne po... 80 zł. sztuka. Czy widział kto zaawansowanego narciarza, któryby wytrzymał w Zakopanem przez cały miesiąc bez zmiany miejsca? Ja znałem tylko trzech takich — z tego jeden leczył złamaną nogę, drugi był chory na suchoty, a trzeci na tyfus.

Oczywiście, biletów stałych dwutygodniowych lub dziesięciodniowych (na wszystkich niemal kolejkach linowych w Europie od dawna wprowadzono bilety 10-dniowe — nawet w St. Moritz! gdzie taki bilet kosztuje 30 franków — równa się 36 złotych!) niema—po co narciarze P. Z. N. mają się za „tanie pieniądze" uczyć trudnej sztuki zjazdu?

*

Cennik kolejki Kuźnice — Kasprowy mówi niedwuznacznie, że kolejka ma sens przede wszystkim handlowy, służyć będzie wybrańcom fortuny, nie zaś rzeszom (narazie bynajmniej nie szerokim) tych, którzy narciarstwo polskie budowali i rozbudowują w dalszym ciągu z największym nieraz wysiłkiem czasu i kosztów, z pożytkiem dla kraju i państwa.

*

Poza tem służyć będzie „stajni wyścigowej P. Z. N." — kilkunastu zawodnikom elity „przeznaczonym" na „występy w kraju i zagranicą", aby potem się okazało, że są do niczego. Ci będą jeździli darmo. Poza tym, jak to zwykle bywa, za darmo jeździć sobie będą „doglądający" treningów „opiekunowie" i t. p. osoby bliskie „grupie wtajemniczonych". Czy z nich rekrutować się będzie „armia zjazdowców", którą miała stworzyć kolejka na Kasprowy?"

A więc i dla narciarzy również nie? Dla kogo więc?

Katastrofy górskie w Tatrach

Nad sprawą katastrof górskich, coraz częstszych w Tatrach, zastanawia się p. J. Roguska-Cybulska w następujący sposób:

„Dotychczas utrzymywała się niesłuszna opinja, że wypadkom w Tatrach ulegają zwykle wspinacze wysokogórscy, zdobywcy nowych dróg i trudnych przejść, o których ogół zwykł mawiać, że „szukają rozmyślnie niebezpieczeństw i pchają się dobrowolnie w objęcia śmierci".

W rzeczy samej był w historji rozwoju polskiego wysokogórstwa pewien okres, w którym ginęli w górach jeden po drugim wybitni taternicy, a powody tych tragedyj były pośrednio związane z trudnością przebywanego przez nich terenu. Bezpośrednio wywoływało je czy to odpadnięcie wraz z oberwaną skałą (inż. Leporowski na Kozim Wierchu), czy zerwanie się liny przy nagłem obsunięciu się (prof. M. Świerz na Kościelcu); bądź nadmierne wyczerpanie przy wyjątkowo trudnych warunkach atmosferycznych (Z. Giejsztor przy Stawie Białczańskim i W. Birkenmajer na galerji Ganka); bądź też niepodołanie trudnościom fizycznym, lub psychicznym (śmierć sióstr Skotnicówien na Zamarłej Turni i współtowarzyszek wycieczki na Ostry Szczyt Krukowskiej i Honowskiej). Wreszcie od czasu do czasu zdarzały się też wypadki wybitnych wspinaczy, których przyczyny trudno dociec, a których przykładem wymownym jest katastrofa W. Stanisławskiego i W. Wojnara na M. Kościołku.

Są to jednak wszystko ofiary tego najtrudniejszego ze sportów, wspinactwa wysokogórskiego. Bądź co bądź, są to pionierzy w walce o zwycięstwo człowieka nad przyrodą, posuwający coraz dalej skalę możliwości na tem polu, przynoszący góroznawstwu, a także i innym dziedzinom ludzkich zdobyczy pewne rezultaty, wkraczający dziś przez swe wyprawy w inne góry świata na teren propagandy międzynarodowej. Jeśli istotnie nasilenie katastrof wśród nich było w ostatniem dziesięcioleciu niepokojące, to czołowe jednostki świata wysokogórców polskich nie omieszkały sprawy tej gruntownie rozpatrzyć i przedyskutować. I wyciągnięto z tego odpowiednie wnioski, a za ich pomocą starano się wywrzeć wpływ na ogół członków, dążący do zmniejszenia tych katastrof jedynie do nie dających się uniknąć w żaden sposób fatalnych wypadków.

Ale, niestety, obecnie, wraz z udostępnieniem Tatr, zarówno popularyzacją turystyki, jak i komunikacją, sięgającą zapomocą wyciągu linowego w wysokie szczyty, zaczęły się mnożyć tragiczne wypadki wśród przeciętnych, lub przygodnych turystów, uczęszczających nader łatwemi, bądź popularnemi szlakami; wypadki, których mogłoby wcale nie być, gdyby tym, co śpieszą zwiedzić nasze Tatry, lub odetchnąć ich powietrzem, nie zbywało na pewnej dozie rozwagi i skromnego pojęcia o swych turystycznych kwalifikacjach. I tak podczas tego lata: 1) rozbija się na skałach lesistego regla Nosala spacerowicz, który się wymknął z domu noclegowego z pod opieki zbiorowej wycieczki; 2) umiera z zimna na Zawratowej ścieżce uczestnik 30-osobowej wycieczki, którą mroźna noc przyłapała na spóźnionej drodze; 3) obsuwa się na śniegu wiosennym i zabija się turysta, wspinający się po mocno ośnieżonem jeszcze zboczu Rysów; 4) ginie w powrotnej drodze z Czerwonych Wierchów, szukając nieznanego mu zejścia w nieuczęszczanym, urwistym terenie ojciec towarzyszącej mu 12-letniej dziewczynki.

Źródłami tych czterech wypadków, zarówno jak i wielu podobnych z lat ubiegłych, są przeważnie: 1) niedostateczna znajomość obranej drogi przy jednoczesnem ubóstwie zmysłu orjentacyjnego i doświadczenia w wybieraniu odpowiedniego przejścia w górskim terenie; 2) niedocenianie znaczenia zmienności pogody w górach, oraz dużych przestrzeni między schroniskami, a w wyniku tego nieodpowiednie zaopatrywanie się w odzież i żywność; 3) nieliczenie się ze swoim stanem sił i zdrowia, a także z treningiem swoich mięśni. A więc zarówno zabłądzenie we mgle, jak i zziębnięcie śmiertelne, nagłe zasłabnięcie, lub utrata sił z głodu, są to skutki wyżej wspomnianych lekkomyślności. A cechują one zarówno nie mających pojęcia o górach, zuchowatych nowicjuszów, jak i różnego rodzaju rozmiłowanych w wędrówkach turystów. Niemałą też rolę odgrywa tu niewłaściwa ambicja i obawa przed krytyka towarzyszy; wreszcie skąpienie sobie na koszty przewodnika, gdy to jest niezbędne.

Zatem, zamykając bilans ubiegłego sezonu, warto przypomnieć tym, którzy się w Tatry wybierają, aby rozważnie obmyślili swoje wycieczki, zasięgając przedtem rad w odpowiednich wydawnictwach, lub w biurze Tow. Tatrzańskiego i aby obliczyli siły zarówno swoje, jak i tych, których chcą w góry prowadzić.

Poczta a turystyka

Znaczenie dobrze działającej obsługi pocztowej dla turystyki jest ważniejsze bodaj od kolei. Zdanie to, na pozór paradoksalne, w rzeczywistości jednak jest zupełnie prawdziwe: nie każdy bowiem turysta korzysta z usług kolei (turystyka wodna, piesza, rowerowa, samochodowa), niema natomiast turysty, który już przy kilkudniowej bodaj podróży nie korzystałby z usług poczty.

Nie mówimy tutaj o pierwszym najbardziej snobistycznym sposobie korzystania z jej usług, t. j. o wysyłaniu pocztówek z pozdrowieniami, co zagranicą od dawna jest zjawiskiem nagminnem, u nas zaś również zaczęło przybierać formy masowe. Poważnie natomiast w dziale listowym korzysta turysta dla komunikowania się w czasie podróży zarówno z domem jak i ze swoją placówką pracy.

Przy sprawnem działaniu poczty turysta, który nawet na dłuższy czas udał się w podróż, bynajmniej nie traci kontaktu z miastem i może zupełnie spokojnie pilnować swoich interesów zawodowych oraz spraw rodzinnych. Przy organizacji samej podróży turysta korzysta również często z poczty: zamawia miejsce w hotelu, zawiadamia kogo trzeba o swojem przybyciu, zasięga informacyj co do warunków w miejscowości, do której zamierza się udać, etc.

W dziale informacyj i szybkich wiadomości oddaje mu częste usługi telefon i telegraf.

W dziale pieniężnym poczta oddaje nam wprost nieocenione usługi. Książeczka oszczędnościowa, na którą każdy oddział pocztowy wypłaca do 100 zł. dziennie, chroni turystę od zgubienia pieniędzy lub kradzieży. Niezależnie od tego przekaz pocztowy, doręczony wprost turyście, czy też oczekujący go na jakimś przejściowym punkcie na poste restante, znakomicie ułatwia mu podróżowanie.

Paczki pocztowe stanowią ogromną ulgę dla plecaka turystycznego. Zagranicą rozpowszechniony jest zwyczaj, że turyście, który znajduje się w podróży, dźwigając własny bagaż. (piechur, rowerzysta, wodniak), poczta oszczędza wiele nieprzyjemności i zbytecznego noszenia ciężarów: poprostu przed wyruszeniem w drogę turysta wysyła pocztą kilkanaście paczek do rozmaitych punktów, które zamierza zwiedzić. W paczkach tych znajdują się zmiany bielizny, uzupełnienie prowiantu i ekwipunku oraz inne przedmioty, które albo w poprzednich fazach podróży nie są jeszcze potrzebne (np. obuwie górskie, ciepła bielizna, etc.), albo też już zostały do tego czasu zużyte. Podejmując z poczty swoje paczki, turysta jednocześnie, w tych samych opakowaniach, odsyła do domu przedmioty już niepotrzebne albo zużyte. Ten dział obsługi turysty przez pocztę jest bodaj najważniejszy, pozwala bowiem na wielkie odciążenie plecaka.

Szeregu innych usług jakie poczta może oddać turyście, nie będę już wyliczał.

Tyle jeżeli chodzi o możliwości poczty. Gorzej jest jednak, jeżeli chodzi o praktyczne zastosowanie wszystkich tych udogodnień. Przeszkód jest tu bowiem kilka i to dość poważnych. Na pierwszym planie postawić należy drogą taryfę pocztową, zupełnie w dzisiejszych warunkach nieprzystosowaną do życia. Już najprymitywniejsza usługa poczty — ekspedycja zwyczajnego listu, kosztuje 25 groszy t. j. tyle wiele pożywne dobre śniadanie: trzy bułki i pół litra mleka. Jest to stanowczo zbyt drogo!

Taryfa paczkowa również nie odpowiada dzisiejszym warunkom. Tanie są tylko paczki żywnościowe, z tych jednak turysta wcale nie korzysta, mając wszędzie na miejscu produkty tańsze niż w miastach. Usługi telegrafu i telefonu również są zbyt drogie i turysta może sobie na nie pozwolić tylko w wyjątkowych wypadkach, zamiast korzystać z nich szeroko w każdej potrzebie. Również niewspółmiernie drogo kosztują przekazy pieniężne, pocztowe i telegraficzne.

W dziedzinie obsługi poważnie szkodzą dobrym stosunkom turystyki z pocztą niefortunne godziny otwarcia urzędów pocztowych na prowincji. Zamykanie poczty w godzinach największego ruchu, od 12 do 15 jest dla turysty fatalne, często też zdarza się, że turysta zrezygnuje nawet z listu, który nań oczekuje w prowincjonalnym urzędzie pocztowym, nie mogąc tracić połączenia komunikacyjnego. Tę sprawę trzeba raz nareszcie zreformować, czasy bowiem, kiedy całe miasto kładło się spać po obiedzie, dawno już minęły. Na zamknięciu urzędów w ciągu najruchliwszych godzin dnia tracą wiele turyści, traci więcej jednak sama poczta.

Rozmieszczenie oddziałów oraz agentur pocztowych pozostawia również wiele do życzenia. O ile zachodnie dzielnice kraju posiadają dobrą i gęstą sieć pocztowo-telegraficzno-telefoniczną, o tyle wschodnie i południowo wschodnie wyraźnie są pod tym względem upośledzone. Najgorzej sprawy te przedstawiają się w górach, gdzie do urzędu pocztowego trzeba wędrować nieraz długie godziny i to w ten sposób, aby znaleźć się w nich przed 12-ą lub po 15-ej. Dla turysty często oznacza to stratę całego dnia.

Powyższe uwagi nasuwają się z roku na rok w coraz dotkliwszy sposób, gdyż coraz więcej turystów widzi się w marszu po kraju. To, co jeszcze 10 lat temu wystarczało dla zaspokojenia normalnych potrzeb ludności zamieszkującej w sąsiedztwie urzędu pocztowego, dziś już nie wystarcza codziennym potrzebom. Poczcie przybyła w małych miejscowościach nowa klientela: turyści. Do potrzeb tego ruchu poczta dotychczas jeszcze nie zastosowała się, ku obustronnej stracie. Będzie jednak musiała uczynić to, prędzej czy później.

Im prędzej zaś to uczyni, tem większą korzyść przyniesie i nam i sobie.

Turysta.

Przepowiednia w Noc Sylwestrową

Rok rocznie powtarza się to samo. Stary rok odchodzi, a ludziom zdaje się, że wraz z nim odchodzą w mroki zapomnienia wszystkie nieszczęścia, bóle i zgryzoty. Na ścianach i biurkach zjawiają się nowe kalendarze, które nie są przecież niczem innem, jak rozpoczęciem nowej matematycznej podziałki czasu, ludziom jednak zdaje się, że nowy kalendarz oznacza nową erę. W noc sylwestrowską ludziska piją na pohybel starego wstrętnego roku i za zdrowie noworodka, wierząc, że ten będzie lepszy. Optymizm ten jest z jednej strony oznaką doskonałego zdrowia moralnego wiwatujących, z drugiej jednak dowodzi wielkiej dozy lekkomyślności. Nie było bowiem w ciągu ostatniego dziesiątka lat takiego noworocznego noworodka, który, mniej więcej w wieku dojrzałym nie stawałby się jeszcze gorszym od swojego poprzednika.

Tak samo było i nocy wczorajszej. W dolinach, w restauracjach i domach prywatnych, w górach zaś w schroniskach wychylano tradycyjne kielichy wina czy zwyczajnej gorzały na cześć nowego roku 1937. I znowu łudzono się nadzieją, że będzie on lepszy od ubiegłego. Wielkie rzesze turystów, narciarzy, ceprów, organizatorów, kibiców i zwykłych aferzystów, żerujących na istniejących stosunkach turystycznych, nocy wczorajszej hołubiły w sercach nadzieję, że oto rok, który się właśnie urodził, będzie znowu dobrym rokiem. Niektórzy z nich zresztą mieli słuszność: to znaczy aferzyści. Dla nich bowiem, przy istniejących stosunkach, nowy rok zapowiada się niemniej korzystnie od ubiegłego: zaszczyty, pieniądze, władza...

Gorzej jest z turystami. Dla nich kielich wiwatowy w noc sylwestrowską był tylko pierwszym z kielichów goryczy, które będą musieli nieraz wychylać za zdrowie tych, którzy im tę gorycz do wypicia podadzą. Noworodek bowiem nie wykazuje żadnych inklinacyj do zmiany istniejących stosunków, te zaś, wiadomo nie są słodkie.

Przyjezdni z Zakopanego opowiadają, że jedna z czarownic sylwestrowych przyczepiła się miotłą do wagonika kolejki linowej, pognała na Kasprowy, i siadłszy na nim okrakiem, wygłosiła następującą przepowiednię na rok 1937:

„Z całego kraju turystów hordę
Która się włóczyć chce tu i tam,
Znów biurokracja weźmie za buzię
Najkrótszy proces, najmniejszy kram!
Skłoni się kornie przed taką siłą
Nawet pan prezes G. z P. T. T.
Tak będzie jutro jak dzisiaj było,
A dziś, niestety, jest bardzo źle.

*

Miljon turystów do Częstochowy...
Co by tu jeszcze wybrać na żer?
Na Mokotowskiej pocą się głowy...
Może kupony dać do dwuch zer?
Wszystko ma dla nas być złotą żyłą,
Forsa, panowie, dla L. P. T.!
Tak będzie jutro, jak dzisiaj było,
A dziś, niestety, jest bardzo źle.

*

Kto z was nie upadł jeszcze na głowę,
Nie będzie robił awantur, scen,
I karty 1000 kilometrowe
Kupi, wstąpiwszy do P. Z. N.
A pozostałą bandę niemiłą
W tym roku wreszcie wykończy się.
Tak będzie jutro jak dzisiaj było,
A dziś, niestety, jest bardzo źle.

*

Przed pociągami wielkie ogonki,
Chcesz jechać — gnieć się jak w beczce śledź.
Dla swoich zawsze będą salonki.
Nie odpowiada ci? W domu siedź!
Będziem się liczyć z opinją zgniłą?
Niech każdy sobie gada co chce!
Tak będzie jutro jak dzisiaj było,
A dziś, niestety, jest bardzo źle.

*

Na ziemi znowu katastrof masa,
Zato w powietrzu kolej na schwał.
I chociaż prasa po niej wciąż hasa,
Lecz z tego nawet koń by się śmiał!
Zawsze wyskoczy z hymnem - kobyłą
Usłużny doktór F. z I. K. C.
Tak będzie jutro, jak dzisiaj było,
A dziś, niestety, jest bardzo źle.

*

Nowy rok siódmy, tak jak rok szósty
Tym niesie troski, tym radość znów,
Dla jednych chudy, dla innych tłusty,
Więc pocóż tracić znów wiele słów?
Choćby się nawet z żałości wyło,
To dwaj panowie Sz. i pan B.
Nic nie uczynią, by lepiej było,
A dziś, niestety, jest bardzo źle!

Zdobycze drogowe 1936 r.

Pod powyższym tytułem zamieszcza p. Tadeusz Grabowski w ostatnim numerze „A. T. S." bilans prac drogowych, wykonanych do końca sezonu r. b.

Czytamy więc:

W roku 1936-ym wybudowano w Polsce około 1.050 km. nowych dróg bitych, tłuczniowych lub brukowanych, w tem 150 km. dróg państwowych (głównie na Kresach Wschodnich) oraz około 900 km. dróg samorządowych. Ponieważ rok 1935-ty, rok wyjątkowo „tłusty" pod względem drogowym, przyniósł nam w sumie 1.333 km. nowych dróg tego typu (z tego 336 km. dróg państwowych), stwierdzić trzeba poważny spadek aktywności w tym kierunku (o 300 km. mniej).

W dziale trwałych, gładkich nawierzchni ulepszonych, specjalnie interesujących automobilistów, rok 1936 przysporzył nam 260 km. nawierzchni nowoczesnych na traktach państwowych oraz około 70 km. na innych szlakach, razem więc wzbogaciliśmy się o 330 km. dróg o nawierzchni nowoczesnej.

I w tym dziale obserwujemy, tak groźne dla całości naszej sieci drogowej i rozwoju motoryzacji, kurczenie się budownictwa — w r. ub wybudowano 415 km. dróg ulepszonych (w tym 316 km. na traktach państwowych), a więc o 85 km więcej, niż w roku bieżącym.

Tak bardzo niebezpieczne dla obrony, rozwoju gospodarczego i kulturalnego kraju, rozwoju turystyki, wreszcie dla utrzymania naszej sieci drogowej na niezbędnym poziomie (zwłaszcza na odcinkach intensywnego ruchu) — kurczenie się budownictwa drogowego, w porównaniu z rokiem ubiegłym, spowodowane jest, bynajmniej nie osłabieniem sprawności naszych władz drogowych (przeciwnie — niemal każdy rok przynosi usprawnienie i potanienie prac, jak wyraźnie wskazują na to liczby), lecz znacznem uszczupleniem kredytów przeznaczonych na drogi.

Mimo trudności finansowych nasze władze drogowe zdołały, dzięki wielkiemu wysiłkowi, wypełnić w punktach zasadniczych dwuletni plan drogowy—skromny, logicznie znakomicie powiązany program najniezbędniejszych prac. Najniezbędniejszych, gdyż wykonanie tych prac odciąży w przyszłości wielkie sumy rzucane co roku w przełomy, wyrwy i błoto lichych, słabych szutrówek (konserwacja 1 km. nawierzchni szutrowej pod miastem kosztuje rocznie od 5--7 tys. złotych), umożliwi w latach następnych skierowanie części sum, które musiałyby być przeznaczone na renowację, na budowę nowych odcinków o nawierzchniach ulepszonych, a więc z kolei podniesie na inny szczebel stan polskich dróg, które w ten sposób zdobędą nowe cenne pozycje.

Dzięki wysiłkowi naszych władz drogowych, za który należy się specjalna wdzięczność świata motorowego, powiązano w ciągu lat 1935 i 1936 pasmem gładkich nawierzchni większe miasta z ruchliwemi punktami podmiejskiemi, stwarzając możliwości szybkiej i wygodnej komunikacji podmiejskiej. Wyniki pokazały praktycznie, że stworzenie programu drogowego było celowe i potrzebne — dzięki programowi zdobyliśmy się na powiązaną akcję, na większy wysiłek, który w rezultacie dał nam ogromne korzyści.

Jeszcze dwa lata podobnie intensywnego wysiłku, a polska sieć drogowa posiądzie kapitalne dla rozwoju motoryzacji i obronności kra-
Ś. p. Juljusz Pupp.
ju wartości,—złączą się pasmami dróg o nowoczesnej nawierzchni miasta wojewódzkie ze stolicą, zewrą się rosnące dziś dopiero ramiona „gwiazdy" drogowej z sercem—stolicą, a po ramionach tych, jak świeża krew po arterjach ludzkiego organizmu, żywszem tętnem pobiegnie gospodarcze i kulturalne życie kraju. Wówczas dopiero będziemy mogli powiedzieć, że koło drogowo-motoryzacyjne wykonało swój pierwszy obrót".

Ulgi motoryzacyjne

W Dzienniku Ustaw z dn. 30 listopada ogłoszone zostało rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 23.XI. 1936 r. w sprawie ulg w opłatach od pojazdów mechanicznych, na rzecz Funduszu Drogowego.

W myśl tego rozporządzenia, opłaty od pojazdów mechanicznych, używanych do koncesjonowanego przewozu osób i posiadających więcej niż 6 miejsc dla podróżnych, obniża się o 50% na obszarze województw: Wileńskiego, Nowogródzkiego, Poleskiego, Wołyńskiego, Tarnopolskiego i Stanisławowskiego.

Ponadto nowe pojazdy mechaniczne ciężarowe i traktory (ciągniki), zarejestrowane po raz pierwszy po wejściu w życie rozporządzenia, oraz przyczepki do tych pojazdów, zwalnia się od opłat na rzecz Funduszu Drogowego na przeciąg jednego roku od daty rejestracji, na obszarze całego państwa. Rozporządzenie weszło w życie dn. 1 grudnia.

Państwowa Odznaka Motor.

Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, w związku z wynikami audjencji u p. premjera, opracował i przedstawił Ministrowi Spraw Wojskowych projekt rozporządzenia Rady Ministrów o wprowadzeniu Państwowej Odznaki Motoryzacyjnej. Odpisy projektu złożono Ministrowi Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Przemysłu i Handlu. Projekt, zbudowany na zasadach zbliżonych do statutu P. O. S., uwzględnia nietylko ocenę umiejętności prowadzenia pojazdów mechanicznych, ale również ocenę umiejętności zaradzenia sobie przez kierowcę w wypadkach, jakie mogą zaistnieć w czasie działań wojennych.

W dniach najbliższych Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu rozpisać na konkurs na wzór P. O. M.

Samochody po 3700 zł.

Z wiosną roku przyszłego ma być uruchomiona w Polsce montownia lekkich dwuosobowych samochodów, t. zw. pół litrówek o pojemności cylindra 500 cm. sześć.

Będą to samochody oszczędnościowe, zużycie bowiem benzyny wyniesie 7 do 8 litrów na sto km.

Cena tych samochodów wahać się będzie od 3700 do 3800 zł.

W pierwszym okresie projektuje się wypuszczenia na rynek od 300 do 500 sztuk nowych maszyn. Oczywiście produkcja wzrastać będzie mogła w miarę wzrostu zapotrzebowania na nowe auta.

Montażem tych wozów, których części składowe wyrabiane będą przez zakłady „Fiat" w Turynie, zajmą się Państwowe Zakłady Inżynierji. Samochody otrzymają nazwę „Fiat" w odróżnieniu od samochodów marki „Polski Fiat", całkowicie wykonywanych w kraju.

Kolej do Szczawnicy

Jedną z najważniejszych pod względem turystycznym kolei w Polsce, byłaby niewątpliwie normalnotorowa kolej Nowy Targ — Szczawnica. Postulat budowy tej ważnej linji wysuwany był już od wielu lat (jeszcze przed wojną), niestety — z wielu przyczyn — nie doczekał się realizacji. Społeczeństwo wielkiego obszaru kraju, zainteresowane w powstaniu tej kolei, wszczęło ostatnio akcję, mającą na celu zwrócenie ponownie uwagi na ten doniosły postulat. Warto więc bliżej zapoznać się z argumentami przemawiającemi za budową tej ważnej linji.

Na czoło wysuwane jest oczywiście uzasadnienie turystyczne.

Kolej ta bowiem otworzy dla społeczeństwa polskiego oraz dla zagranicy — wspaniałe Pieniny wraz z przełomem Dunajca, tudzież udostępni pasmo Gorców i Polski Spisz. Dotychczas, wspaniały ten rejon turystyczny jest pozbawiony kolei i zależny wyłącznie od niedostatecznej komunikacji szosowej. Jeżeli dziś rejon ten rozwija się, to niewątpliwie po wybudowaniu kolei, jego dalszy postęp byłby nader szybki i przyniósłby także dochody dla P. K. P.

Rozmaite formy współczesnej turystyki mogłyby się dzięki tej kolei wspaniale rozwinąć. Rozkwitłby ruch krajoznawczy i wycieczkowy ruch górski, a ponadto rozwinęłaby się turystyka zimowa, a zwłaszcza kajakowa mająca w tym najpiękniejszym górskim terenie wodnym naszego kraju, doskonałe warunki.

Cóż dopiero mówić o rozwoju całego obszaru, jako rejonu letniskowego, mającego niezrównane wartości klimatyczne i lecznicze. Już sama choćby Szczawnica, posiadająca źródła mineralne i stanowiąca jedną z najdonioślejszych pozycyj naszego lecznictwa zdrojowego, zasługuje na to, aby łatwiej mogła spełniać swe zadania dla społeczeństwa. O możliwościach Szczawnicy najlepiej świadczy fakt, że w zdrojowisku i pobliskim rejonie — gromadzi się co roku około 50 tysięcy kuracjuszy i letników. Pojemność zaś tego rejonu jest kilkanaście razy wyższa, a kolej otworzyłaby przed nim nowe widoki wspaniałego rozwoju.

Zresztą nie można zapominać o tem, że poza stroną turystyczną i poza udogodnieniem komunikacji dla miejscowej ludności, kolej Nowy Targ—Szczawnica miałaby także szczególnie ważne argumenty gospodarcze. W tej okolicy bowiem znajduje się wielka kopalnia andezytu w Kluczkowcach, którego eksploatacja napotyka obecnie na trudności. Andezyt zaś jest jednym z najlepszych materjałów potrzebnych do brukowania dróg, a zagadnienie drogowe wysuwa się u nas na plan pierwszy. Kamieniołomy w Kluczkowcach, udostępnione linją kolejową, odegrałyby niewątpliwie wielką rolę w usunięciu trudności materjałowych na naszych drogach.

Poza kamieniołami pod uwagę wchodzi także przemysł leśny, gdyż w całym tym rejonie znajduje się obecnie kilkanaście wielkich tartaków i leżą spore dobra o gospodarce leśnej. Skorzystałby także z nowej kolei przemysł budowlany, eksport owoców, zwiększyłby się ruch targowy i t. p.

Wreszcie odłogiem niemal leżąca dziedzina eksportu krajowych wód mineralnych ze Szczawnicy i Krościenka znalazłaby w nowej kolei racjonalne warunki rozwojowe.

Oczywiście — wybudowanie kolei Nowy Targ — Szczawnica byłoby zrealizowaniem tylko jednego etapu, gdyż w zasadzie kolej ta powinna łączyć Nowy Targ przez Szczawnicę z Nowym Sączem. Powstałoby wtedy znakomite połączenie całego rejonu uzdrowiskowego od Podhala aż po Krynicę, który dziś — ze względu na dalekie i długotrwałe objazdy — niemal zupełnie nieprzejawia tak charakterystycznej zagranicą wymiany letników i kuracjuszy.

Obecnie więc chodzi o to, aby na liście ważności zamierzonych linij kolejowych w Polsce, projektowana trasa Nowy Targ — Szczawnica, została możliwie wydatnie przesunięta do przodu tej listy kolejności i aby realizacja tego ważnego szlaku komunikacyjnego rozpoczęła się jaknajrychlej.

Kolej linowa w Krynicy

W „Przeglądzie Technicznym" inż. P. Jakowlew pisze, że za kilka miesięcy będziemy mieli drugą w Polsce sportowo-turystyczną kolej linową — tym razem nie wiszącą, jak w Zakopanem, lecz terenową. Projekt wstępny już jest gotowy. Trasa jest wytyczona. Prowadzone są obecnie szczegółowe badania i wiercenia gruntu oraz pertraktacje finansowe. Inż. Jakowlew wyraża przypuszczenie, że:

„Aczkolwiek kolej linowa w Krynicy będzie 6 razy mniejsza i koszt jej o tyleż mniejszy, a bilety 15 razy tańsze, aniżeli w Zakopanem, jednak niewątpliwie należy oczekiwać, że w rozwoju Krynicy, tej letniej stolicy Polski, odegra ona rolę analogiczną.

Kolej ta będzie miała znaczenie sportowe, widokowo - turystyczne, kuracyjne i rozrywkowe.

Trasa: dolny punkt wyjścia projektowanej kolei znajduje się na skraju parku, u wylotu toru saneczkowego, tuż przy głównej alei Krynicy, pomiędzy pałacykiem Prezydenta, a początkiem ulicy Puławskiego. Górny koniec znajduje się na szczycie Góry Parkowej obok piętrowej altany widokowej i początku toru saneczkowego na wysokości 730 m. nad poziomem morza.

Całkowita długość w linji poziomej 640 m., wzniesienie pionowe 160 m., pochyłość od 17 do 25,5%.

Koszt budowy wyniesie około 400 tys. zł.

Most pod Świeciem

W trosce o skrócenie drogi pomiędzy Gdynią a zapleczem postanowiono ostatecznie zbudować nowy most na Wiśle przy Świeciu, który otworzy najkrótszy szlak kołowy na trasie komunikacyjnej z Warszawy przez Toruń, Chełmno, Świecie, Tleń do Gdyni. Sprawa budowy tego mostu ciągnie się już od kilku lat. Obecnie została już ostatecznie zdecydowana, a pierwsze roboty będą podjęte na wiosnę.

Koszt budowy mostu wyniesie około 8 miljonów złotych. Przez uruchomienie tak poważnej inwestycji w dużej mierze zostanie odciążone bezrobocie w zachodnich powiatach pomorskich.

Podróże kompensacyjne

i ich znaczenie gospodarcze

Wycieczki organizowane z Polski do Jugosławji, Bułgarji i na Węgry, cieszące się naogół wielkiem powodzeniem, nie tylko nie wyrządziły szkody polskiemu gospodarstwu narodowemu, lub polskiej polityce finansowej, lecz przyczyniają się do otrzymania należności eksporterów polskich za ich towary, wywiezione do tych krajów, gdyż tamtejsze reglamentacje dewizowe nie zezwalają na swobodny transfer dewiz zagranicę. W myśl istniejących przepisów władz polskich a w szczególności Komisji Dewizowej, dozwolony jest wyjazd turystów do tych krajów „kompensacyjnych" wyłącznie przy zakupieniu akredytywy, lub czeku, płatnego po przyjeździe na miejsce, z zablokowanych rachunków za towary importowane z Polski.

W sumie sprzedanych w sezonie turystycznym b. r. akredytyw, nie mała część przypada na działalność Polskiego Biura Podróży „Orbis".

W stosunku do globalnej sumy sprzedanych akredytyw, udział Orbisu w odmrażaniu należności polskich w tych krajach jest bardzo znaczny.

Sumy globalne na Jugosławję wynoszą 1.450.000 zł., w tym udział Orbisu 600.000; na Bułgarję wynoszą 309.000 zł. w tym udział Orbisu 200.000; na Węgry wynoszą 274.000 zł., w tym udział Orbisu 80.000, czyli w niektórych wypadkach udział Orbisu wynosi 2/3 lub blisko połowę całej sumy kompensacyjnej.

Co się tyczy wycieczek na Łotwę, to są one organizowane na zasadzie wzajemności z Łotewskiem Biurem Biurem Podróży. Dzięki temu nie zachodzi tu odpływ walut za granicę, gdyż sumy te bilansują się.

Z inicjatywy Orbisu rozpoczęto w roku bieżącym „odmrażanie" należności Polskich Kolei Państwowych w Rumunji przez organizowanie wycieczek i pobytów ryczałtowych w tym kraju.

Obecnie prowadzone są między rządem polskim a włoskim pertraktacje w celu zawarcia umowy turystycznej, opartej częściowo również na wzajemności.

Akcja wycieczek kompensacyjnych, dająca korzystne rezultaty dla naszej gospodarki narodowej, jest wybitnie popierana przez władze państwowe. Wszelkie więc ubolewania nad wywożeniem waluty polskiej do tych krajów, polegają tylko na niezrozumieniu zasad kompensacji.

Zjazd delegatów

Towarzystwa Przyjaciół Huculszczyzny

We Lwowie odbył się ogólnopolski walny zjazd delegatówTowarzystwa Przyjaciół Huculszczyzny.

Członek zarządu głównego płk. dypl. Lichtarowicz przedłożył obszerne sprawozdanie z działalności tow. przyjaciół Huculszczyzny. Na wstępie płk. Lichtarowicz złożył podziękowanie min. gen. Kasprzyckiemu za opiekę nad pracami towarzystwa. Podkreślił rozwój terenu i fakt, że przez teren Huculszczyzny przeszło 70.000 turystów zarejestrowanych i drugie tyle conajmniej niezarejestrowanych. Te wyniki dał rok ostatni przy wielkiem zainteresowaniu całej Polski zaletami Huculszczyzny, na której rozwijają się imprezy turystyczne i sportowe, schroniska, domy wypoczynkowe i t. p. Propaganda higjeny, obozy medyków, osada zdrowia w Kosmaczu, badania wód, walka z epidemjami—wchodziły w program poprawy sanitarnej Huculszczyzny. Sprawozdanie głównego zarządu omawia obszernie prace naukowe, prowadzone dla badania Huculszczyzny we wszystkich niemal kierunkach. W programie na rok 1937 znajduje się budowa domów ludowych i świetlic, akcja oświaty pozaszkolnej, organizacja spółdzielni i sklepów w porozumieniu z Dyrekcją Lasów Państwowych, budowa bacówek, szeroka akcja gospodarcza, turystyczna, sanitarna, propagandowa.

Wybory do władz tow. przyjaciół Huculszczyzny dały następujący wynik: rada naczelna: prezes BGK Górecki, min. Poniatowski, min. gen. Kasprzycki, wicemin. Bobkowski, dyr. Loret, dyr. Dolanowski, woj. Belina Prażmowski, woj. Pasławski, prof. Klemensiewicz, wójt Mikołai Domaszewicz, dyr. Ciemnołoński i Vincenz. Komisja rewizyjna: dyr. Strzegowski, poseł Madeyski, nacz. Mostowski, dyr. Wasserab, dyr. Bazylko. Zarząd główny: senator Zarzycki, dyr. Berdecki, płk. Dżugaj, płk. Lichtarowicz, dr. Paczyński, prof. Goetel, dyr. inż. Szubert, nacz. Wiśniewski.

Na zakończenie obrad prof. Walery Goetel wygłosił dłuższy referat na temat zagadnienia regionalizmu górskiego w Polsce.

Obrady zjazdu tow. przyjaciół Huculszczyzny poprzedzone były zebraniem koła naukowego w sprawach badań naukowych terenu Huculszczyzny.

Dyr. B. Jeżewski ustąpił

Dyr. Bohdan Jeżewski, który w listopadzie zgłosił swoją rezygnację z kierownictwa Z. P. T. m. st. Warszawy — obecnie definitywnie ustąpił.

Przez odejście dyr. Jeżewskiego turystyka traci dzielnego organizatora, który postawił Związek prawdziwie po europejsku, wybitnego fachowca propagandy, gardzącego szablonem i efekciarstwem, wprowadzającego do propagandy turystyki polskiej nowe metody i idee, kierownika patrzącego daleko w przyszłość o jasno wytkniętym programie, skrupulatnie i konsekwentnie realizowanym.

Decyzja dyr. Jeżewskiego jest dla nas niespodzianką tem bardziej, że znana jest ogólnie jego rzadka bezinteresowność i ogrom pracy, jaką zawsze tak chętnie wkładał w swoje dzieło. Nie przypuszczamy aby stworzoną przez siebie placówkę decydował się porzucić dla bardziej lukratywnego stanowiska.

*

Dyrektorem Z. P. T. m. st. Warszawy został p. Feliks Daszyński, rodem z Krakowa.

O ile zdołaliśmy zebrać dane, obecny kierownik Z. P. T. był swego czasu inspektorem emigracyjnym w Ameryce Południowej, następnie urzędnikiem w oddziale Orbisu w Paryżu, potem kierownikiem agendy Orbisu w Strasburgu, następnie kierował delegaturą Ligi w Zakopanem. Ostatnio był p. Daszyński wice-dyrektorem Ligi Popierania Turystyki.

Schron na Perehybie

Ze strony oddziału P. T. T. „Beskid" w Nowym Sączu donoszą nam, że z powodu wczesnej zimy w tym roku nie mogła być rozpoczęta budowa projektowanego schroniska na Perehybie. Chcąc bodaj w części umożliwić narciarzom pobyt w górach, oddział „Beskid" uruchomił na zakupionej pod schronisko parceli schron turystyczny w prowizorycznym baraku, zaopatrzonym na zimę. Schron posiada 16 prymitywnych noclegów (prycze z siennikami) i znajduje się na zachodnim końcu hali Perehyby w miejscu, w którem zaczyna się zejście do Szczawnicy szlakiem białożółtym. W bezpośredniej bliskości schronu znajdują się tereny narciarskie.

Popularyzacja Naroczy

Komisja letniskowo-turystyczna w Postawach obradowała nad popularyzacją jez. Narocz. Uchwalono wydać broszurę propagandową oraz zwrócić specjalną uwagę na budownictwo letnisk nad jeziorem. Omawiano również sprawę uruchomienia komunikacji parowcem między przystaniami nad jeziorem. Sprawa ta nie zostanie załatwiona pomyślnie w najbliższych czasach z powodu zbyt płytkich brzegów Naroczy.

Orbis mówi

Nielada niespodzianką dla radjosłuchaczy była w tygodniu przedświątecznym kilkuminutowa audycja „Orbisu", stanowiąca inaugurację stałych tygodniowych audycyj turystyczno-informacyjnych naszego narodowego biura podróży. Będą one stale nadawane co czwartek z Warszawy o godzinie 18-ej min. 20, a z innych rozgłośni o godz. 15.15.

Tę nową inicjatywę Orbisu, będącą dalszym etapem poczynań na drodze propagandy i usprawnienia ruchu turystycznego, powitać należy z dużem uznaniem; inicjatywa ta z miejsca, zresztą, zdobyła sobie popularność wśród jak najszerszych rzesz turystów.

Jak się dowiadujemy, audycje p. n. „Orbis mówi" wprowadzą radjosłuchaczy przed okienko informatora turystycznego w biurze podróży. Dokąd, jak i kiedy i za jaką cenę wybrać się można na odpoczynek, wycieczkę i wszelkie imprezy — odpowie Orbis na falach eteru.

W ten sposób każdy z nas, nie mogąc pójść do Orbisu dla zasięgnięcia informacyj, będzie mógł u siebie w domu drogą radjową otrzymać szczegóły interesującej go wycieczki, czy pobytu odpoczynkowego i ułożyć sobie odpowiedni plan wyjazdu. Uzupełnieniem tych audycyj są prospekty i informacje, których bezpłatnie udzielają wszystkie placówki Orbisu w liczbie ponad 100.

To nowe ułatwienie dla szerokich sfer publiczności niewątpliwie wpłynie dodatnio na popularność naszego ruchu turystycznego.

Konferencja w Tarnopolu

W dniu 15 grudnia ub. r. odbyła się w Tarnopolu konferencja letniskowo-turystyczna, przy udziale starostów powiatowych, sekretarzy wydziałów powiatowych i przełożonych zainteresowanych gmin.

P. wojewoda dr. Biłyk, otwierając konferencję, podkreślił ważność omawianych spraw pod względem gospodarczym dla terenu województwa Tarnopolskiego, przyrzekając swoje poparcie dla dalszych zamierzeń.

Na konferencji omówiono szczegółowo sprawy podniesienia warunków sanitarnych i higjenicznych w miejscowościach, mających walory turystyczno-letniskowe (referat wygłosił nacz. dr. Kujawski), podniesienia ich wyglądu zewnętrznego przez rozwinięcie sadownictwa i ogrodnictwa (ref. inż. Kordus z Warszawy), sprawy budownictwa w miejscowościach letniskowych (ref. inż. Smoluchowski), metody pracy związków samorządowych w dziedzinie letniskowej i uzdrowiskowej (ref. p. Wojciechowski) oraz sprawy propagandy ruchu letniskowo-turystycznego (ref. nacz. woj. mgr. Kunzek).

Należy oczekiwać, że po przeprowadzeniu w okresie zimowym prac przygotowawczych, ziemia podolska ściągnie w przyszłym sezonie letnim liczne rzesze turystów i osób szukających wypoczynku.

Zastaw rejestrowy

Związek Izb Przemysłowo-Handlowych opracował i przedłożył Ministerstwom Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Komunikacji projekt rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o zastawie rejestrowym pojazdów mechanicznych.

Związek Izb, opracowując omawiany projekt, miał na celu stworzenie możliwości zabezpieczenia kredytów, udzielanych przy sprzedaży pojazdów mechanicznych, jak również możność szybszego dochodzenia należności, powstałych z tego tytułu.

Nowa arterja komunikacyjna

Prace związane z ukończeniem drogi bitej Postawy — Kobylnik — Wilno — dobiegają końca. Droga ta, długości 130 km., wiodąca historycznym szlakiem Batorego, ma na celu, poprzez Wilno, połączyć ziemie północno-wschodnie ze stolicą. Dalszem jej przedłużeniem będzie droga Postawy — Duniłowicze — Głębokie — Dzisna, na której roboty zostały już zapoczątkowane.

Szerokość drogi wynosi 8 i pół mtr., przyczem 5 mtr. stanawi twarda nawierzchnia, pobocze zaś, żwirowane, dla furmanek — 3 i pół mtr. Cała trasa zaopatrzona jest w znaki orjentacyjne i wysadzona drzewami.

W rozwoju gospodarczym i kulturalnym (turystyka nadnaroczańska) Ziem Wschodnich, znaczenie tej arterji komunikacyjnej będzie bardzo duże.

Wkrótce nastąpi otwarcie drogi i przekazanie jej do użytku publicznego.

Źródła borowinowe w Tarnowskich Górach

W Tarnowskich Górach dokonano analizy znajdujących się tam źródeł borowinowo-siarkowych. Po zbadaniu okazało się, że są one wysokowartościowe i posiadają duże własności lecznicze.

W Rozłuckiem Uroczysku

Interesującą pogadankę pod powyższym tytułem wygłosił przed mikrofonem lwowskiej rozgłośni P. R. dr. Jacek Jedliński. W barwnym szkicu przedstawił prelegent urok Rozłucza, licznie odwiedzanego pora letnią i zimową. Szczególnie wobec zbliżającego się sezonu narciarskiego przypomnieć należy o tem zapomnianem uroczysku górskiem w Bieszczadach Zachodnich, godnych zwiedzenia dla swoich walorów krajobrazowych i klimatycznych.

Konkurs na pamiątki regjonalne.

Zw. Prop. Tur. m. Wilna oraz miejscowy oddział P. T. K. ogłosiły ciekawy konkurs pamiątek regjonalnych ziemi wileńskiej. Termin przyjmowania prac upływa 1 lutego r. b. Bliższe szczegóły w Zw. Prop. Tur. m. Wilna.

Ilość cudzoziemców zmniejsza się

W ogólnej liczbie cudzoziemców, przybywających do Polski pierwsze miejsce zajmowały Niemcy, drugie Czechosłowacja, trzecie Austrja.

W r. z. zapewne wskutek ograniczeń dewizowych w wymienionych krajach, liczba ta zaczęła się zmniejszać a w tegorocznej statystyce ruchu cudzoziemców w Polsce obywatele tych krajów stanowia zaledwie 47 proc.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego za lipiec, sierpień i wrzesień r. ub. dla 34 największych miast i uzdrowisk, na ogólną liczbę 31.483 cudzoziemców, było tylko 14.643 obywateli niemieckich, austrjackich i czechosłowackich, a cyfra ta wykazuje spadek także w porównaniu z tym samym okresem 1935 r. Niemców w miesiącach letnich r. ub. przybyło do Polski 9.708, a w tym samym okresie r. z. 9.912, Austrjaków w 1936 r. 2.825, w 1935 r. — 2.157, wreszcie obywateli Czechosłowacji w r. 1936 — 2.110, w r. 1935 zaś 2.528. Zmniejszenie się liczby przybyszów z Czechosłowacji wynosi zatem w r. ub. 12 proc., z Austrji 10 proc., z Niemiec 4 proc.

ZYGMUNT KOCZOROWSKI

Jak podróżować tanio?

Większość ludzi uważa podróże turystyczne za największą przyjemność, dostępną dla człowieka, niewielu jednak, niestety, posiada potrzebne na ten cel środki pieniężne.

Podróże i wycieczki dla przyjemności nie są w gruncie rzeczy tak kosztowne, jak to ogół ludzi sądzi. Aby jednak podróżować tanio, każdy miłośnik turystyki powinien posiąść pewną umiejętność tej sztuki, czyli nauczyć się organizować podróż w sposób praktyczny i oszczędny. Wtedy przekona się, że wojaże, które uważał dotychczas jedynie za dziedzinę pięknych, lecz nieziszczalnych marzeń, można odbywać zupełnie tanim kosztem.

Przygotowania do drogi

Wielkość podróżnego ekwipunku. Co zabrać ze sobą i w ile włożyć pakunków? Turysta własnym tragarzem. Co włożyć na siebie? Podróżować samotnie, czy w towarzystwie? Bilet przejazdowy. Niech żyje parasol!

Mając już sprecyzowany cel wycieczki, czy też dalszej podróży turystycznej, należy do niej odpowiednio dostosować nasz ekwipunek podróżny. Wielkość jego powinna być naogół wprost proporcjonalna do odległości podróży lub długotrwałości pobytu w miejscu, do którego się udajemy. Opuszczając bowiem na dłużej miejsce stałego pobytu, będziemy musieli korzystać w podróży z większej ilości przedmiotów codziennego użytku, niż w wypadku wyjazdu na krótki czas. Z powyższej reguły nie wynika jednak, aby należało objuczać się potężnemi pakunkami w razie wyjazdu do krajów bardzo odległych. Inaczej mówiąc, wielkość bagażu ręcznego nie powinna przekraczać granic określonych przez potrzebę swobody i oszczędności w podróży.

Ekwipunek, zabierany w drogę, można podzielić na trzy kategorje, zależne od celu i długotrwałości podróży.

Ekwipunek pierwszej kategorji, który bierzemy ze sobą na jedno lub kilkudniową wycieczkę turystyczną, może być dwojaki: walizkowy lub plecakowy. Pierwszy, mający postać jednej małej walizki (najlepiej fibrowej, zamykanej na kluczyk) bierzemy w podróż, nie przewidując przebywania większych odległości pieszo, drugi zaś, w postaci plecaka, zabieramy na dłuższe marsze.

Zawartość walizki i plecaka może być mniej więcej jednakowa i składać się z przedmiotów p o d r ę c z n y c h, czyli dotyczących codziennej wygody i toalety podróżnej, mianowicie z pledu, koszuli nocnej, prześcieradła, poduszeczki (najlepiej pneumatycznej), kostjumu kąpielowego (w porze letniej), termosu lub manierki napełnionej jakimkolwiek napojem, składanego kubka, nożyka, przyboru do szycia, pantofli nocnych, ręcznika, mydła, szczoteczki do zębów, szczotki do obuwia i ubrania i t. p. drobiazgów. Resztę wolnego miejsca w walizce lub pltcaku należy wypełnić prowiantem, czego nigdy nie pożałujemy, gdyż obfitość własnych zapasów w podróży uniezależnia nas od restauracyj i bufetów, rujnujących zazwyczaj nieprzezornego turystę.

Ekwipunek drugiej kategorji, zabierany w kilkutygodniową podróż, powinien składać się z walizki i lekkiej walizeczki podręcznej lub plecaka, przyczem walizkę i walizeczkę zabieramy, gdy nie są przewidywane dłuższe marsze, walizkę zaś i plecak, gdy podróż obejmuje również wycieczki piesze. Przedmioty, zabierane w tym wypadku w drogę, należy podzielić na dwie grupy, mianowicie: 1) przedmioty p o d r ę c z n e, potrzebne nam co pewien czas w ciągu dnia, jak np. przybory toaletowe, prowiant, plany i przewodniki, lornetka, aparat fotograficzny i t. p., oraz 2) przedmioty p o s t o j o w e, używane jedynie w miejscach dłuższych postojów i noclegów, jak np. pled, poduszeczka, strój wieczorowy, przybory do golenia, lampka spirytusowa, imbryczek i kubek, parasol składany lub damski, (który lepiej jest przytroczyć zewnątrz do plecaka lub walizki) i t. p.

Pierwszą grupę tych przedmiotów, czyli przedmioty p o d r ę c z n e, umieszczamy w walizeczce lub plecaku, drugą zaś, czyli przedmioty p o s t o j o w e, wkładamy do większej walizki, którą, w razie przybycia do jakiejś miejscowości jedynie na kilka godzin, pozostawiamy na przechowaniu na dworcu kolejowym, a w razie dłuższego pobytu w zwiedzanem mieście, w pokoju hotelowym, zatrzymując przy sobie walizeczkę lub plecak (w wypadku np. wycieczki zamiejskiej).

Ekwipunek trzeciej kategorji, zabierany w podróż trwającą wiele miesięcy, może już składać się z dwuch walizek i plecaka, lub małej walizeczki podręcznej, z tem zastrzeżeniem jednak, aby obie walizki i walizeczkę podręczną można było wziąć ze sobą, jako bagaż ręczny, do wagonu kolejowego lub kabiny okrętowej. Oddawanie jednego chociażby ze swych pankunków na bagaż, jest ostatecznością, której należy wszelkiemi siłami unikać, jeżeli się pragnie istotnie podróżować tanio.

Podobną ostatecznością jest korzystanie z pomocy tragarzy stacyjnych lub portowych, zasadniczym bowiem warunkiem podróżowania tanim kosztem jest dźwiganie swego bagażu własnemi siłami. N i e n a r u s z a l n ą r e g u ł ą, d o t y c z ą c ą w i e l k o ś c i b a g a ż u, k t ó r y m o ż e m y w z i ą ć z e s o b ą, c h c ą c t a n i o p o d r ó ż o w a ć, j e s t w a r u n e k, a b y n i e p r z e r a s t a ł o n n a s z y c h s i ł f i z y c z n y c h, c z y l i a b y ś m y m o g l i ? ? w n i e ś ć g o i w y n i e ś ć z w a g o n u l u b k a b i n y b e z o b c e j p o m o c y.

Do jednej z dwu walizek wkładamy odzież odświętną, bieliznę, i przedmioty potrzebne nam jedynie co kilka dni; do drugiej pakujemy wymienione już uprzednio przedmioty p o s t o j o w e, do plecaka zaś lub walizeczki — opisane już przedmioty p o d r ę c z n e.

Do żadnego jednak z przytoczonych ekwipunków podróżnych nie należy nigdy dodawać żadnych paczek i paczuszek, które wymagają od nas dziesięciu rąk, wówczas gdy posiadamy tylko dwie. Wszystko bez wyjątku powinno się mieścić w walizkach lub plecaku, aby ręce turysty były możliwie jaknajswobodniejsze.

Należy teraz zastanowić się nad tem, co należy włożyć na siebie, udając się w podróż należącą do jednej z trzech powyższych kategoryj.

Jeżeli wybieramy się na jedno- lub kilkudniową wycieczkę, to, oczywiście, wystarczy nam strój podróżny lub wycieczkowy, z dodatkiem okrycia zwierzchniego oraz krótkiego parasola, przytroczonego do małej walizki lub plecaka, a w razie dalekich marszów podkutego nieprzemakalnego obuwia i laski.

Wyjeżdżając zaś w podróż, trwającą kilka tygodni, należy wziąć, w dodatku do powyższego stroju podróżnego, ubiór wieczorowy lub odświętny, parę zmian bielizny, dodatkowe nakrycie głowy i lżejszą parę obuwia. W razie wyruszania w podróż na wiele miesięcy, można zabrać w dodatku do ekwipunku odzieżowego drugiej kategorji więcej cieplejszej odzieży i bielizny. Niezależnie jednak od długotrwałości podróży, należy ubrać się do niej możliwie jaknajbardziej „kuso" i zwarcie, aby nie zaczepiać połami ubrania, w tumulcie dworców i wagonów kolejowych, o klamki drzwiczek i walizki współpodróżnych. Ubranie podróżne winno więc być szczelnie zapięte, bez krępowania jednak ruchów.

Grubsze pieniądze i dokumenty osobiste, (jeżeli nie trzeba ich często okazywać), należy trzymać ukryte głęboko w zanadrzu, tak jednak, aby obecność ich można było sprawdzić „namacalnie" z zewnątrz. W razie posiadania większej ilości dokumentów, sprawdzanych w czasie podróży, najlepiej jest włożyć je pomiędzy kartki małej, cienkiej książki, tak, aby każdy z tych dokumentów znajdował się oddzielnie, co ułatwia kolejne ich pokazywanie i zapobiega gubieniu ich.

Kapelusz z szerokiem rondem powinien pozostać w walizce, a głowę nakryć można czapką podróżną lub szczelnie przylegającym beretem, przyczem należy zauważyć, że w porze letniej mężczyzna najlepiej będzie się czuł, podróżując z odkrytą głową. W kieszeni naszego ubrania powinien być zawsze mały składany kubeczek, szczególnie potrzebny w ciepłej porze roku, kiedy tak często trzeba gasić pragnienie wodą, zaczerpniętą z kranów wodociągowych na stacjach i dworcach.

Wycieczki jedno i kilkudniowe wypadają najtaniej w licznem towarzystwie, jeżeli jednak chcemy odbyć możliwie jaknajmniejszym kosztem dalszą podróż, należy sobie dobrać towarzystwo osób, odznaczających się wytrzymałością fizyczną i upodobaniami turystycznemi zbliżonemi do naszych. Jeżeli jednak nie zdołamy dobrać sobie takiego towarzystwa, ruszajmy lepiej w drogę samotnie, pocieszając się maksymą, że: „W samotności, czło-
Jak podróżować tanio —4
wiek znajduje się w najodpowiedniejszem dla siebie towarzystwie". Podróżując samotnie, nie mamy wprawdzie z kim dzielić się otrzymanemi wrażeniami, jak również kosztem pokoju hotelowego, ale nie potrzebujemy dostosowywać się i naginać ustawicznie do upodobań naszego towarzystwa, zwłaszcza towarzyszki, dzięki czemu zwiedzanie miejsc ciekawych i planowanie dalszych etapów podróży odbywa się składnie, kierowane jedną wolą i zależne od jednej tylko wytrzymałości fizycznej i jednych upodobań.

Turysta, który może przebywać pieszo dziesiątki kilometrów dziennie, będzie miał oczywiście większe trudności w wyszukaniu sobie towarzysza podróży, aniżeli człowiek o mniejszej wytrzymałości nóg. Takie same trudności w znalezieniu współpodróżnika napotkają osoby, przyzwyczajone do mniejszych wygód noclegowych i mniej wybredne w jedzeniu.

Udając się w dalszą podróż, najpraktyczniej jest ustalić odrazu plan drogi i wykupić w biurze podróży odpowiedni bilet okrężny czyli blankietowy, który uwolni nas od troski ciągłego dokupywania biletów kolejowych, co jest szczególnie kłopotliwe w podróży zagranicą. W razie jakiejkolwiek zmiany w marszrucie, możemy zawsze dokupić potrzebny nam bilet, zachowując nadal przyjętą trasę zasadniczą.

Wśród naszych sfer turystycznych zakorzeniło się uprzedzenie do parasola. Jest ono pozbawione wszelkiego praktycznego uzasadnienia i należy je raczej uważać za pewien objaw rodzimego snobizmu. Na podstawie elementarnej praktyki turystycznej, można przekonać się niezbicie, że wygodniej i pod każdym względem praktyczniej jest przytroczyć do walizki lub plecaka składany lub krótki (np. damski) parasol, pod osłoną którego możemy w dnie słotne, nawet bez nakrycia głowy, zwiedzać miasta i odbywać dalsze piesze wycieczki w nieprzemakalnem obuwiu, aniżeli prażyć się ciągle w krępującym ruchy, niehigjenicznym i nie dającym ochrony od zimna, płaszczu nieprzemakalnym.

W drogę!

Dorożką, czy tramwajem? — Sztuka dźwigania swych pakunków. Pociągiem zwykłym, czy pośpiesznym?

Po zapakowaniu wszystkiego, co ma być wzięte w drogę i ukończeniu podróżnej toalety, powstaje kwestja dostania się najmniejszym kosztem na dworzec kolejowy lub przystań żeglugi, co jest właśnie wstępnym etapem drogi, dającym przedsmak dalszych trudów podróży. Najprościej byłoby wezwać dorożkę, lecz taniej wypadnie pojechać tramwajem, pomimo, że do przystanku nieraz jest daleko. Od czegóż jednak zapał podróżniczy, który sprawia, że ciężkie walizy dźwigamy jak piórko z mieszkania do tramwaju, a następnie do pociągu lub parowca?

Już na dworcu lub przystani ogarnia nas gorączka podróży. Drżącemi rękami szukamy po kieszeniach kupionego zawczasu biletu i myślimy z przerażeniem, że może zginął lub został w domu... Jeżeli jednak nasz bilet przejazdowy zamiast błąkać się po kieszeniach ubrania, będzie miał swe z góry określone miejsce w naszym portfelu, to unikniemy tej śmiesznej gorączki.

Dalszy ciąg nastąpi

AD. AM. KOSIŃSKI

Alchemik z Kłobuckiego Dworu

Wiele zabytkowych budowli w Polsce otacza nimb przepięknych legend. Przechodziły one z pokolenia na pokolenie, opowiadane w długie wieczorne godziny zimy czy jesieni przez starców dzieciom i wnukom. Piękne legendy dawnych dni...

Obecnie legend nikt nie opowiada więcej. Głośnik radjowy zastępuje wioskowego bajarza, a gazeta, odczytywana na głos, znajduje więcej chętnych słuchaczów niż najpiękniejsza nawet baśń lub historja.

Legenda powoli zamiera i ginie, a przyszłe pokolenia nie znajdą ich już wcale.

Dlatego też od czasu do czasu powstaje w tym czy innym historyku literatury czy pisarzu chęć zapisania tej czy innej pięknej legendy, dlatego też od czasu do czasu udaje się uratować jakąś opowieść ludową. W ten sposób turystyka otrzymuje podkład romantyzmu, w ten sposób ten lub ów objekt zabytkowy otrzymuje nieznane dotąd oświetlenie, które w zupełnie nowy i nieznany sposób odtwarza jego powab.

Słowo trwalsze jest od kruszca: niejedne stare ruiny czas powoli wyrównuje z ziemią. Ale legenda zapisana nie ginie. Żyje ona i żyć będzie jak długo istnieć będzie słowo.

Jednym z typowych przykładów tego ginięcia materji a wiecznego życia słowa jest legenda kłobuckiego dworu. Głębokie przeżycia jego właściciela, doskonały podkład historyczny, obyczajowy i psychologiczny 17 wieku do dziś dnia nietylko interesują ale nawet pasjonują ludzi.

Legendę tę powtarzamy nieomal dosłownie, tu i owdzie tylko zlekka nowelizując archaiczny język autora.

Posłuchajmy więc!

*

W jednej z komnat kłobuckiego starościńskiego dworu, w dniu przesilenia dnia z nocą, 24 września 1629 roku, koło jedenastej wieczorem, wielki marszałek koronny Mikołaj Półkozic Wolski krzątał się pilnie koło swych ulubionych badań alchemicznych.

Pracownia magnata zasługuje pod każdym względem na opis. Była to obszerna komnata sklepiona, wyłożona piaskowym kamieniem, o oknach zasłoniętych czarnym kirem.

Przy ścianach znajdowało się wiele szaf i półek. Na środku izby stał duży, kwadratowy, czarnem suknem powleczony stół, na którym wszędzie znajdowało się mnóstwo przedmiotów: duża metalowa tablica Hermesa i druga, kabalistycznemi znakami cała pokryta, kilkanaście książek i pergaminów, trupia głowa przeszyta strzałą, druga, ukoronowana cierniem, a przebita nożem i trzecia, zwana „Bahometa“, wyobrażająca oblicze starca, murzyna o brodzie siwej, a włosach długich i białych, ukoronowana koroną złotą, bogato ozdobioną koralami i topazami.

Z szaf jedna szczególnie zasługiwała na uwagę: cała czarno lakierowana, ozdobiona inkrustacjami srebrnemi i aż na trzy klucze zamknięta. Wolski miał w niej przechowywać najdroższe dla siebie przedmioty, ale jakie — nikt nie wiedział, gdyż nie pozwalał on nikomu zaglądać do jej wnętrza. Klucze od niej nosił stale przy sobie na złotym łańcuchu, zawieszonym na piersiach. Wieść tylko chodziła, że szafa ta jest miljony warta, bo w niej skrzętny starzec starannie chował zyski całego życia, brylanty i złoto, dary króla i owoc pracy kilku tysięcy poddanych.

W tej izbie, w kącie koło drzwi, mieścił się piec alchemiczny. Od lat przeszło trzydziestu, to jest od czasu, gdy marszałek po raz pierwszy, pod mentorstwem Macieja z Miechowa zajął się tajemniczą sztuką, gorzał w nim bez przerwy ogień, zasycany mało węglem, a wiele złotem, srebrem i innemi metalami. Zgorzało też ich tu wiele, niezawodnie więcej niż mogło się znajdować w tajemniczej szafie, gdyż jak inni adepci i Wolski szukał złota, marnotrawiąc to co posiadał.

A Wolski, w czasie kiedy niniejsze opowiadanie zaczyna się, był już starcem, daleko zaszłym w lata. Czarną niegdyś brodę osrebrzała siwizna, wysokie czoło porznięte było głębokiemi fałdami i zmarszczkami, w oku jednak, jakkolwiek już głęboko zapadłem, było dużo siły młodzieńczej. Wysoki, kościsty i suchy, trzymał się prosto, a z postawy i gestów znać było człowieka nie lubiącego próżniactwa, a zniszczonego więcej umysłową pracą aniżeli wiekiem, więcej dumą niż życiem.

Wolski nie odznaczał się nigdy wesołością, ani swobodą umysłu. Uśmiech na jego szorstkiej twarzy był tak rzadki, jak podwójne słońce na niebie, a żarcik w ustach tak niezwykły jak zimowe ciepło. Wśród całych dni ciągle zatopiony w swoich alchemicznych badaniach lub dworskich intrygach, wiecznie był ponury, milczący i pochmurny. Nie lubił go też wesoły i dowcipny Władysław IV i nazywał mumją wylazłą z hermetycznego tygielka. Nie lubili Wolskiego również dworzanie, gdyż każdemu z nich dokuczył inną intrygą. Lubił go za to król Zygmunt III, mający w marszałku mentora w swych alchemicznych pracach, wiernego doradcę w politycznych intrygach i swój obraz w chłodzie obejścia i małomówności.

Nocy tej Wolski więcej był ponury i milczący niż zwykle.

Mniej nawet niż zwykle zajmował się ulubioną alchemją, zostawiając ją swemu adeptowi, Mateuszowi ze Skalmierza, jednemu z najznakomitszych adeptów 17 wieku.

Dziwny to był człowiek postacią i charakterem.

Postacią—bo brzydszego potwora nie było na całej kuli ziemskiej: garbaty, łysy, kulawy, zezowaty i jąkający się, wzrostu dwuch łokci, o głowie blisko łokciowej, piersiach zaś i brzuchu wciśniętych w garb. Kiedy patrzało się na niego z przodu, zdawało się, że alchemik jest jakowemś monstrum, złożonem tylko z głowy i nóg. Dla swojej brzydoty nie pokazywał się na świecie, gdyż gdy to tylko uczynił, tłumy ludzi biegały za nim jak za dziwowiskiem, a żacy szkolni prześladowali go śmiechem i obelgami.

Co się tyczy charakteru adepta, ten był równie dziwaczny jak ciało. Mateusz ze Skalmierza należał do istot, dla których cierpienie jest koniecznością, potulność zaś i uległość —drugą naturą. Jak słońca nie zatrzymasz w biegu, tak nie skłonisz takich natur aby same żyły, jak turkawki nie zmusisz do boju z sokołem, tak ich do walki z zawistnym losem. Muszą oni być koniecznie gnieceni przez los, a podporę znajdują tylko w cudzej sile.

Mateusz ze Skalmierza oddany był marszałkowi ciałem i duszą. Czemu tak było — trudno wiedzieć, dość, że cała obszerna nauka, bystrość umysłu, wierność i praca adepta służyły Wolskiemu już od trzydziestu lat. Traktowany nieraz surowo, gdy magnat był w złym humorze, dręczony moralnie i fizycznie, ani razu, słowem czy uczynkiem nie okazał oburzenia i zachował nieskazitelną wierność. Łajany błagał o przebaczenie winy, której nie popełnił, bity — całował rękę, która go dręczyła. Pies nie mógł być uleglejszym i pokorniejszym.

A przecież, gdyby chciał, mógł znaleźć gdzieindziej i chleb i sławę. Ogromna nauka dawno już uczyniła go sławnym. Adepci, filozofowie i wszelkiego rodzaju uczeni ubiegali się o jego przyjaźń, książęta i królowie, a nawet sam Cesarz Chrześcijański, Ferdynand II, wzywali go do siebie. Doktór jednak odrzucał zaprosiny i dary, gdyż opuszczenie marszałka znaczyło dla niego tyle, co rozstanie się z życiem.

Trzeba jednak przyznać, że Wolski nie zawsze był złym towarzyszem dla swego wspólnika prac tajemnych. Można nawet powiedzieć, że doktór był jedyną istotą na ziemi, którą chłodny i egoistyczny magnat lubił. Jeżeli też adept nie mógł żyć bez Wolskiego, on nawzajem nie mógł obejść się bez doktora. Tak to zespoliły się ze sobą dwie istoty: złośliwa i dumna z dobrą i pokorną.

Nocy tej, 29 września 1629 roku, marszałek przechadzał się w złym humorze po izbie, doktór zaś, milcząc, topił i warzył złoto w tygielku. Gdy tak w milczeniu pracował jakieś dwie godziny, nagle krzyknął:

— Na świętą Bahometa głowę, coś się zaczyna dziać, czego pojąć nie mogę!

— Ha, głupstwo—mruknął marszałek.

— Jesteśmy na dobrej drodze. Złoto, przetopione trzysta sześćdziesiąt pięć razy, przy domieszaniu proszku z żywego srebra i djamentów, przy zaklęciu na Meros Hermesa, przemieniło się na płyn piątej doskonałości, o dwa więc tylko stopnie od filozoficznego kamienia jesteśmy odlegli.

— Wiem dobrze, bo to samo powtarzasz od lat dwuch.

— To prawda, — ciągnął niezbity z tropu szyderską uwagą adept, — lecz dzisiaj rzecz inna. Nie byliśmy nigdy na tym stopniu. Praca zbliża się do końca. Krystalizuje się płyn, a że prawdę mówię, wasza wielmożność sam się przekona, spojrzawszy.

To mówiąc, podał mu tygielek. Magnat uważnie przyjrzał się płynowi, potem podbiegł do stołu, przerzucił kilka papierów, napisał kilkanaście cyfr i porównawszy je z tablicą Hermesa, wykrzyknął:

— Wszystko się zgadza słowo w słowo. Wszakże płyn jest przezroczysty?

— Zupełnie!

— Bez woni i koloru?

— Tak samo.

— I jest ciągły?

— Zupełnie ciągły — wykrzyknął adept, przechylając tygielek, jakby chciał przyświadczyć o prawdzie. — Na głowę Bahometa, toż to szósty stopień, a od tego stopnia do sproszkowanej masy i filozoficznego kamienia...

— Jeden tylko stopień — mruknął, przewracając tablicę. — Pracujemy przy wpływie gwiazd i wielkiego słowa.

— Dziś mamy przesilenie dnia z nocą. Lew, znak Zodjaku...

— Lew oznacza siłę, alchemja — naukę przejęcia, a wielkie słowo...

— Znalezione! — wykrzyknął adept. Jest niem PRAWDA. Był to pierwszy wyraz, jaki wyszedł dzisiejszego dnia z ust waszej wielmożności. Ja zaś dodałem przypadkiem WOLA. Przy prawdzie i woli, uczy Hermes, nasza wielka tajemnica...

Przystawił tygiel do ognia, znów zaczął warzyć i prędko zawołał:

— Panie marszałku, płyn staje się zielonym jak topaz...

Marszałek spojrzał na tablicę, zadrżał cały i czytał:

„...zielonym jak topaz, modrym dalej jak szafir, dalej, po zaklęciu na Alfę i Omegę...“

— Płyn stał się modrym — przerwał adept.

— Modrym — zawołał marszałek i rzucił się do tygielka.

Adept powiedział prawdę. Roztopione złoto zmieniło się w ciecz podobną do szafiru, gdyby go kto zdołał zamienić w płyn.

— Zaklinaj, zaklinaj czemprędzej — krzyczał teraz marszałek — czy nie widzisz, że na kilka chwil tylko jesteśmy od wielkiej tajemnicy odlegli, że za chwilę wszystkie skarby świata będą na nasze usługi, a raczej że te skarby sami sobie będziemy mogli tworzyć?

Adept wzdrygnął się cały. Potem przez chwilę, spoglądając na własne swe dzieło, stał jakby pozbawiony życia, martwy i niemy. Po chwili ocknął się gwałtownie.

— Na wielkie słowo Hermesa — zawołał — niema wątpienia! Próba przebyta, praca zbliża się ku końcowi. Masz słuszność, marszałku. Pamiętasz jednak, wszak rzekł Hermes: Prawda prawdą, złoto złotem, brylanty brylantami zyskują się! Daj mi tedy złota, daj brylantów! Rozniecę ogień, duży ogień... Wyrzeknę zaklęcie i wszystko będzie skończone... Złota, brylantów daj! Śpiesz się, na świętą naszą naukę! Czy mnie słyszysz?

Ostatnie słowa wyrzekł nie bez przyczyny. Marszałek stał jakby uderzony piorunem. Obeznany z zasadami alchemji, wiedział, że istotnie nadeszła ostatnia chwila przewidziana przez Hermesa i innych wielkich adeptów. Lecz i to wiedział, że do rozstrzygnięcia pracy trzeba było nowej ofiary. Im więcej złota, tem lepiej.

A on nie posiadał już nic...

Wszystkie zasoby, jakie miał, owoc pracy wieśniaków, dary króla, zdobycze intryg, wszystko już dawniej rzucił w alchemiczny tygiel. Obecnie nic już nie posiadał oprócz długów. Termin ich właśnie następował jutro i to było przyczyną jego wielkiej ponurości w dniu dzisiejszym.

Nagle jednak oko jego zabłysło promieniem radości. Zaczął obdzierać ze swego adamaszkowego kontusza bogate złote pętlice i spinki brylantowe, potem wydobył szablę z pochwy, odłamał głownię, a rękojeść złoconą i szafirami wysadzoną, rzucił adeptowi. Rzucił mu i bogaty łańcuch złoty, wizerunkiem Zygmunta III ozdobiony, który nosił na piersiach i kluczyki od szafy, wykute z drogiego kruszcu.

Rzucając, wołał:

— Na, masz, bierz, top!

Doktór rozniecił ogień. Wrzucał teraz metal do retort i tygli, a te, rozpalone, po kilku sekundach trawiły metal na drobny proszek.

— Więcej, daj więcej! — krzyczał adept — widzisz przecież, mamy już proszek, jeszcze trochę, daj, a dojdziemy do wielkiej tajemnicy!

(D. c. n.)

Masakra motyli na Podolu

W ostatnim numerze Kwartalnego Biuletynu Informacyjnego, wydawanego przez Biuro Delegata Ministra W. R. i O. P. do spraw Ochrony Przyrody, dr. R. Kuntze zamieszcza poniższą korespondencję:

„Badania faunistyczne na południowem Podolu w ostatnich latach rozwijają się bardzo intensywnie, przyczem charakterystyczne jest, że obok zoologów z ośrodka lwowskiego odwiedza Podole wielu badaczy z Polski zachodniej i środkowej. Fakt ten jest sam w sobie bardzo dodatni, gdyż pozwala mieć nadzieję, że w niedługim czasie fauna tego obszaru będzie dobrze poznana. Łączą się z nim jednak pewne zjawiska uboczne, ujemne ze stanowiska ochrony przyrody.

Niektórzy entomologowie bowiem nie zadowalają się zebraniem pewnej skromnej ilości okazów rzadszych gatunków, lecz łowią je setkami, co może naturalnie doprowadzić do ich wytępienia, przynajmniej na pewnych stanowiskach. Według otrzymanych wiadomości, są nawet lepidopterologowie, którzy wynajmują młodzież wiejską do masowego wyłapywania motyli za umówioną opłatą; rzecz naturalna, że przeważnie padają tu ofiarą także gatunki pospolite, gdyż dopiero z wielkiej ilości pospolitych okazów lepidopterolog wybiera potrzebne mu gatunki. Tak za okazy kraśników *(Zygaena)* płacono po 2 grosze, aby wśród tysięcy przedstawicieli pospolitych gatunków wyłowić okazy gatunków rzadszych, *Zygaena laeta* i *Z. carniolica*. Za gąsienice i poczwarki największego motyla Polski, pawicy wielkiej *(Saturnia pyri)*, płacił podobno pewien wygodny lepidopterolog w okolicy Zaleszczyk po 50 groszy.

Jasne jest, że takie „badanie" fauny nie posiada nic wspólnego z nauką, ani nawet z racjonalnie pojętem kolekcjonerstwem. Wywiera ono nadto ujemny wpływ pedagogiczny na dzieci wiejskie czy miejskie, ucząc je masowego chwytania owadów, nieusprawiedliwionego ani względami naukowemi ani gospodarczemi.

Sądzę, że delegaci powiatowi Państwowej Rady Ochrony Przyrody powinni zwrócić uwagę na ten kierunek niszczenia naszej fauny owadów, który w Niemczech doprowadził już do wytępienia niektórych motyli na pewnych terytorjach.

Choinka dla zwierząt

Oryginalna uroczystość odbyła się w wieczór wigilijny w paryskim ogrodzie zoologicznym. W Zoo, mieszczącem się w parku w Vincennes, urządzono dla zwierząt ni mniej, ni więcej, tylko choinkę. W choince uczestniczyły dzieci, w wieku od 6 do 15 lat, które tego dnia tłumnie przybyły do ogrodu zoologicznego. Każde dziecko niosło pakiecik, zawierający podarunek gwiazdkowy dla lwa, słonia, czy też małpy.

Ponieważ chciano, aby święto w ogrodzie zoologicznym było świętem wesołem, najpierw odbyła się choinka u małp. Tu rzeczywiście ustawiono choinki, obwieszone przeróżnemi łakociami. Małpy skakały, zrywały pierniki, orzechy i cukierki, poczem wyrywały je sobie wzajemnie i wyprawiały najrozmaitsze figle ku wielkiej uciesze dzieci.

Po zabawie u małp odbyła się choinka wśród antylop, zebr, a później wśród słoni. Słonie z zapałem chwytały rzucane im owoce, zdarzało się jednak czasem, że dziecko, rozwinąwszy pakiecik przygotowany przez dyrekcję i zobaczywszy piękne jabłko, wolało zjeść je samo, niż dać słoniowi. Wspaniałą gwiazdkę miały niedźwiedzie, którym zniesiono całą masę miodu. Flamingi dostały obfitą porcję czerwonych krewetek, a na prezent dla lwów, tygrysów i panter poświęcono mięso z całego konia.

Największa jednak trudność była z amerykańskim mrówkojadem, który żywi się wyłącznie jajkami mrówek. Starano się więc, ale naprożno, znaleźć jego przysmak, więc „biedny" mrówkojad musiał pozostać bez prezentu.

Z Francji

Mistrzowstwa w Chamonix

Międzynarodowe Mistrzostwa Narciarskie organizowane przez Fédération Internationale de Ski, odbędą się w roku 1937 w Chamonix, w czasie od 1 do 18 lutego. Zawody zgromadzą przedstawicieli przeszło dwudziestu narodowości i obejmować będą wszystkie konkurencje, które rozgrywane były w czasie ostatniej olimpjady zimowej: biegi sztafetowe, długodystansowe i krótkodystansowe, biegi płaskie, biegi zjazdowe, slalom, konkurs skoków i kombinacje (skoki i biegi).

Termin dla zorganizowania mistrzostw został obrany bardzo szczęśliwie, ponieważ forma zawodników narciarzy osiąga w lutym swój szczytowy poziom, a pozatem miesiąc ten odznacza się zwykle doskonałemi warunkami śnieżnemi.

Z okazji omówionych mistrzostw wszystkie stacje kolejowe francuskie — w Polsce Oficjalne Biuro Kolei Francuskich, Warszawa, Ossolińskich 4 — sprzedawać będą osobom udającym się do Chamonix, w czasie od 27 stycznia do 18 lutego, specjalne bilety powrotne ze zniżką 50%, ważne do dnia 23 lutego 1937 roku.

Kalisz tworzy hycli-amatorów

Magistrat m. Kalisza ogłosił, że każdy urzędnik miejski, który znajdzie niezameldowanego psa, otrzyma po 5 zł. nagrody od sztuki.

Pomysł robienia amatorów-hycli ze źle płatnych urzędników należy do rzędu bardzo makabrycznych. Poniża on i sprowadza do właściwej kategorji nie urzędników, ale autora pomysłu.

Ciekawe, jak władze nadzorcze zareagowały na wyczyn pomysłowego wynalazcy!

Hotele i restauracje polecone

PRENUMERATA ROCZNA zł. 5.—; półroczna zł. 3.—. CENY OGŁOSZEŃ: Na 1-ej stronie 70 gr., w tekście 60 gr., za tekst. 50 gr., komunikaty zł. 1.—, opisowe zł. 1.50, wszystko za 1 milimetr jednoszpaltowy (na stronie 4 szpalt). Drobne 20 gr. za słowo. Od cen powyższych rabatów się nie udziela. Za terminowy druk ogłoszeń Wydawnictwo nie odpowiada. Do bezpłatnego przedruku ogłoszeń Wydawnictwo jest obowiązane tylko w razie zniekształcenia tekstu, wynikłego z winy Wydawnictwa, a zmieniającego sens ogłoszenia. Fotografji ani rękopisów Wydawnictwo nie zwraca. Przedruki dozwolone tylko za zgodą Redakcji.

Redaktor odp. i wydawca: Marjan Dziekański. Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Żórawia 9, tel. 7-03-84. Polska Druk. Nakładowa. Senatorska 17, tel. 2-51-58.